L'EARL SYLVAIN GOUBLE, exploitation agricole à responsabilité limitée au capital social de 55.700 euros immatriculée au RCS du Greffe du Tribunal de commerce de CHARLEVILLE MEZIERE sous le numéro SIRET 422 147 959 00015 son siège social au 2 rue des Vergers à MONT SAINT MARTIN agissant par l'intermédiaire de ses représentants légaux domiciliés en cette qualité audit siège.

ENTEND APPORTER LES PRECISIONS SUIVANTES :

La filière Volailles Françaises est caractérisée par sa pluralité. En effet, la France est le seul pays du monde à avoir maintenu l'élevage d'une large **diversité d'espèces** de volailles selon plusieurs **modes de production**, ce qui fait d'elle une exception.

La filière française a la particularité d'élever des **poulets**, des **dindes**, des **canards**, des **pintades**, des **pigeons** et même des **cailles**. En complément des élevages standards, ces volailles sont élevées sous **diverses démarches de qualité** : Label Rouge, Bio ou CCP - Certification de Conformité Produit.



La France : 1ère filière plein air d'Europe

La France est championne d'Europe des élevages de poulets en plein air (Label Rouge et Bio). Elle compte 20 % de volailles élevées en plein air, contre seulement 5 % tout au plus dans les autres pays européens.

La part des volailles respectant un cahier des charges Label Rouge, Certification de Conformité Produit ou Bio représente un quart de la production française. Le poulet standard représente quant à lui les deux tiers de la production française.

Il existe également des poulets spécifiquement élevés pour le « grand export », destinée au marché spécifique du Moyen-Orient. Cette production représente aujourd'hui moins d'1 volaille française sur 10.

La détermination des éleveurs français leur a permis de préserver leurs modèles traditionnels d'élevages. Grâce à leurs choix courageux, ils ont réussi à maintenir la diversité des modes d'élevages en France.

Il faut dire que le climat tempéré de la France se prête particulièrement à ce type d'élevage donnant accès à des parcours extérieurs. En France, les volailles n'hésitent pas à profiter de ces espaces au grand air, ce qui n'est pas toujours le cas dans d'autres pays.





Des élevages français familiaux jusqu'à 50 fois plus petits que les « fermes-usines » étrangères

En France, les élevages de volailles sont des élevages familiaux en polyculture élevage, favorisant l'économie circulaire au sein des territoires.

En moyenne, une exploitation française standard compte 2 poulaillers, pour une surface totale de 2 300 m² abritant près de 40 000 volailles. Dans l'Union européenne, la taille moyenne des exploitations est 3 fois plus grande.

La taille des élevages est encore plus importante dans les pays comme le Brésil, l'Ukraine ou la Thaïlande, où des « fermes-usines » comptent jusqu'à 2 millions de volailles dans des parcs de bâtiments de plusieurs hectares.



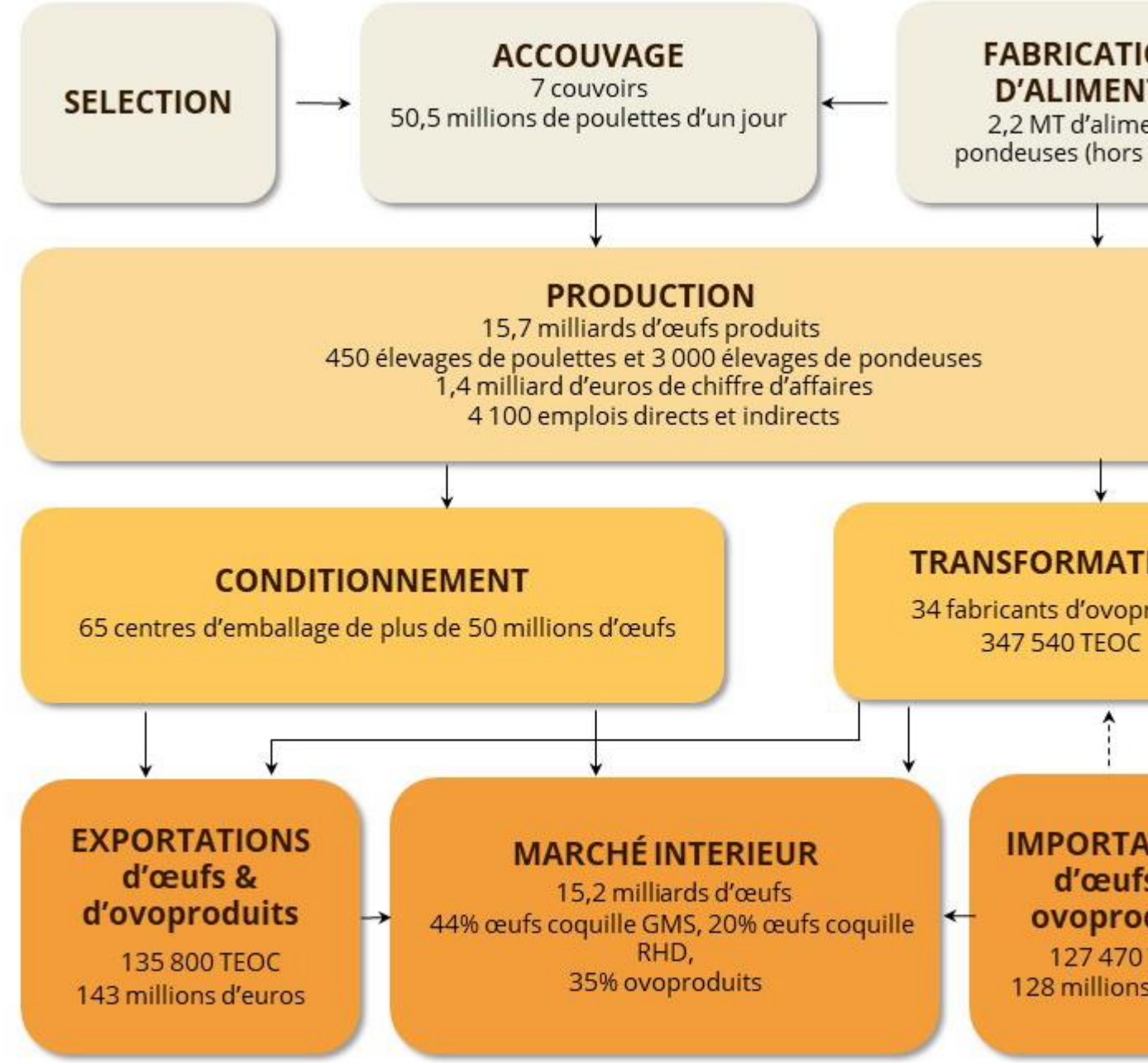
Une qualité pour tous qui a un prix

Chaque jour, la filière volaille française participe à la vitalité économique du pays. Forte de la mobilisation des professionnels passionnés, elle fournit un travail exemplaire en matière de qualité sanitaire et d'engagement en faveur de renforcement du bien-être des animaux et de préservation de l'environnement. Cette qualité et cet engagement ont un prix, celui du travail bien fait.

La filière volaille française lutte aujourd'hui à armes inégales avec les importations, souvent moins chères, car soumises à des règles et contrôles beaucoup moins stricts tant en matière de bien-être animal que d'exigences sanitaires et sociales.

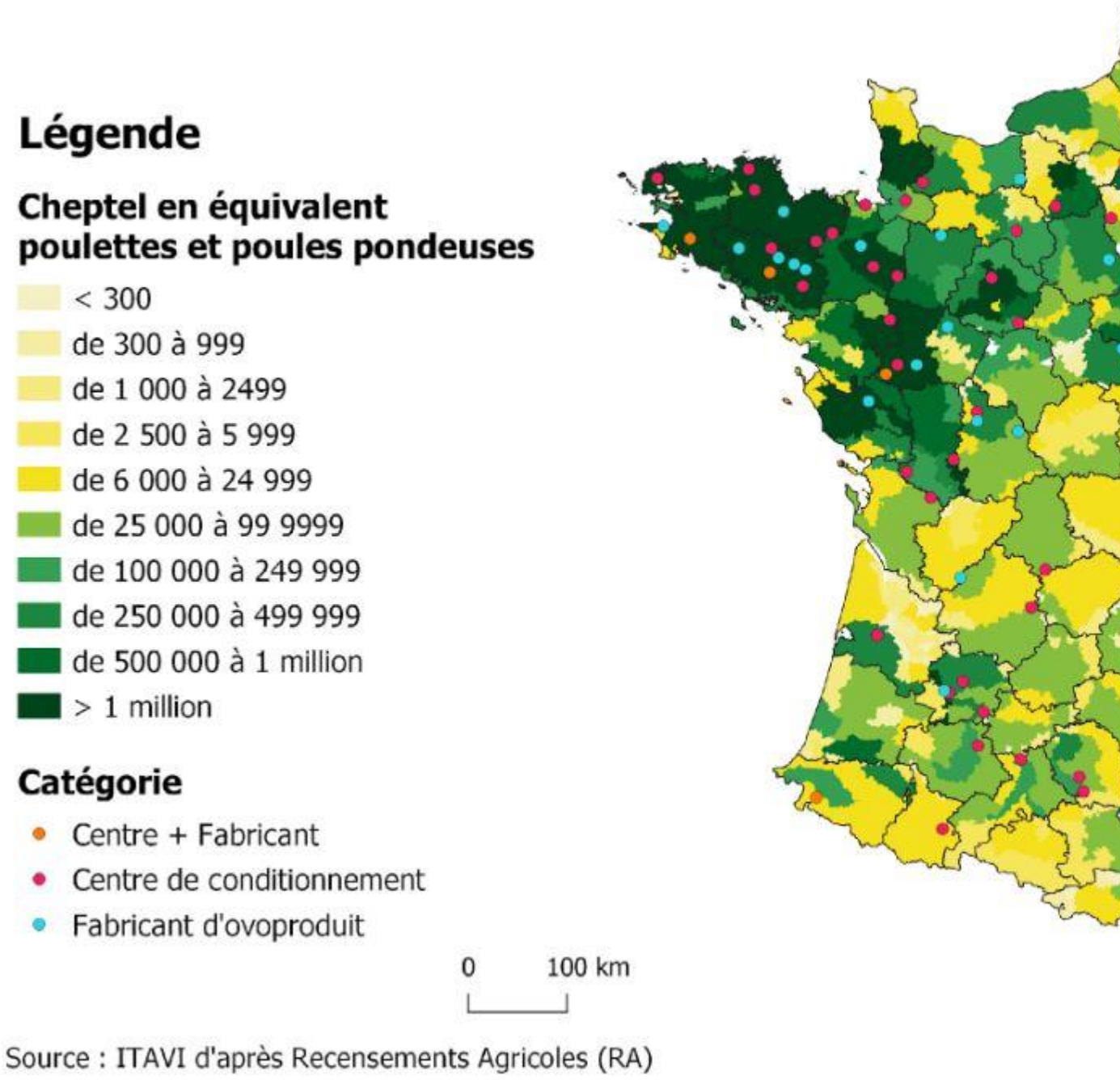
Les filets de poulet standard français sont deux fois plus chers que les filets de poulet d'origine ukrainienne.


Différentiel de prix :
une concurrence déloyale
2,40€
4,80€



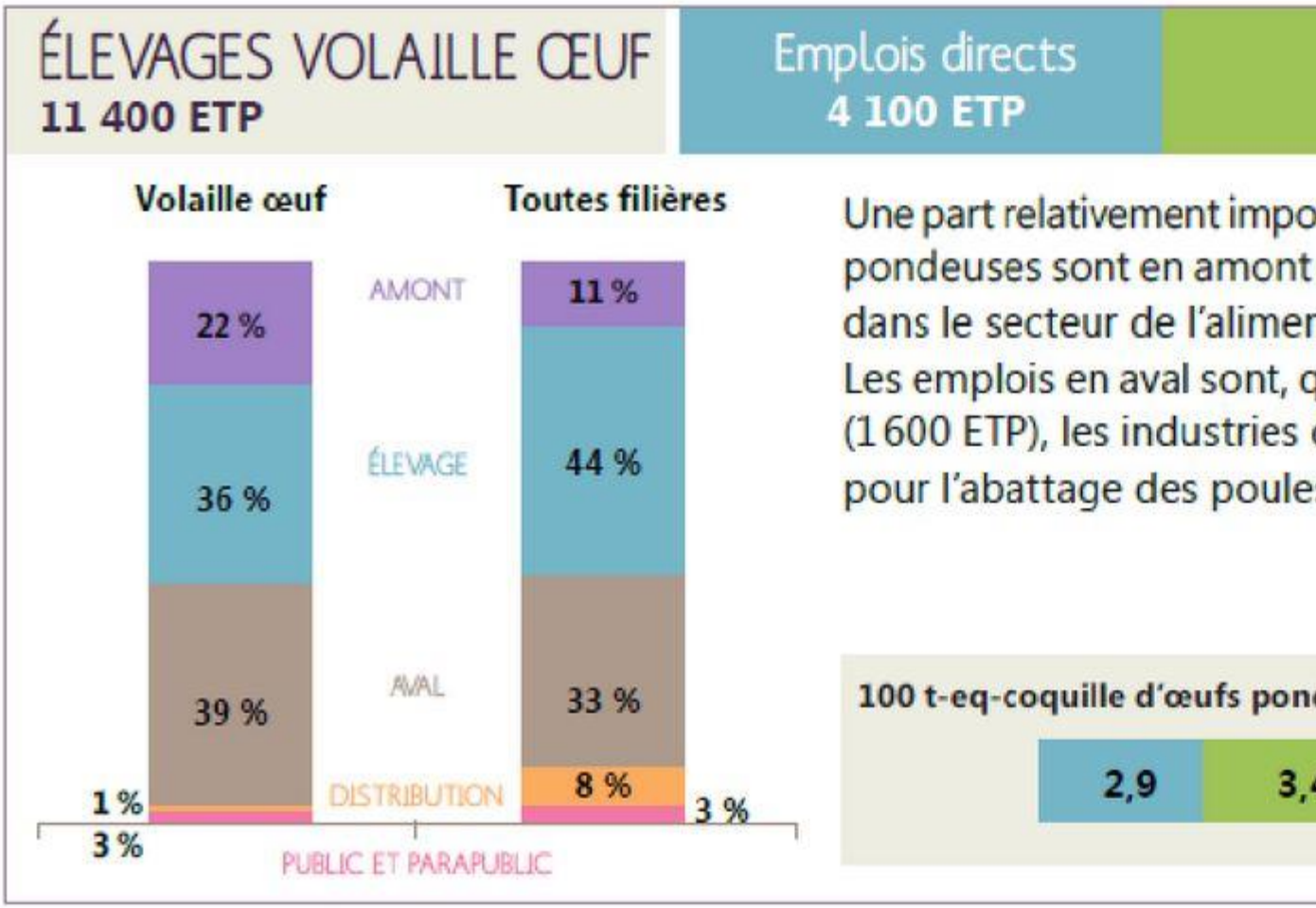
MTEC: Millions de Tonnes Equivalent Carcasse
RHD: Restauration Hors Domicile
Source: SSP, Comptes de l'agriculture, Coop de France NA, CNPO

Répartition des cheptels de poulettes et pondeuses et localisation des principaux centres de conditionnement et transformation d'oeufs en France métropolitaine



Source : ITAVI d'après Recensement Général Agricole 2010

Nombre d'emplois directs et indirects dans la filière œuf de consommation



Source : GIS Elevage Demain

ITAVI

La commission d'enquête relèvera que la mise en place et l'exploitation de l'élevage avicole de la famille GOUBLE s'intègre dans le maintien stratégique d'une souveraineté alimentaire précieuse dans une région agricole à faible densité d'élevages de poules pondeuses.

L'EARL GOUBLE SYLVAIN a construit et exploite un élevage avicole depuis le mois de novembre 2020 sur la commune de SAINT MOREL commune rurale.

La commission d'enquête constatera que l'élevage avicole de l'EARL GOUBLE SYLVAIN n'a provoqué aucune nuisance ni pollution sur l'air, sur les eaux de surface, les eaux souterraines, les sols depuis la mise en place de la première bande de poules pondeuses soit le 27 novembre 2020.

Le bureau d'études SOCOTEC ENVIRONNEMENT a été mandaté en août 2021 pour réaliser l'analyse complète des rejets d'air vicié générés par l'exploitation de l'élevage et leurs retombés sur les sols et mesurer l'efficacité du laveur d'air mis en place.

Dans son premier rapport d'octobre 2021, le bureau d'études SOCOTEC ENVIRONNEMENT n'a trouvé aucune trace de pollution sur les parcelles, dans les cours d'eau situées à proximité de l'élevage.

Pour confirmer les travaux d'expertise judiciaire du Docteur Pierre BENOIT et vérifier l'absence de tous risques de pollution pour l'air, l'eau et les sols, l'EARL GOUBLE SYLVAIN a mandaté à nouveau en août 2025 le bureau d'études SOCOTEC ENVIRONNEMENT pour réaliser les mêmes travaux d'analyses que ceux effectués lors de la campagne du mois de septembre et octobre 2021.

Cette seconde étude a permis de faire un comparatif avec les résultats obtenus lors de la campagne 2021 soit après un an d'exploitation de l'élevage avicole.

Le second rapport du bureau d'études SOCOTEC ENVIRONNEMENT de septembre et octobre 2025 n'a relevé aucune pollution ou nuisance produit par un cheptel de 40.000 emplacements volailles.

De même, l'EARL GOUBLE SYLVAIN a mandaté le département hydrogéologique du bureau d'études SOCOTEC ENVIRONNEMENT pour réaliser une nouvelle étude hydrogéologique en octobre 2025 afin d'être en mesure de faire un comparatif par rapport

- à l'étude de Monsieur BALE hydrogéologue du mois d'août 2021
- au rapport d'expertise judiciaire du Docteur Pierre BENOIT en date du 19 juillet 2022

La Commission d'enquête doit savoir que devant les incessantes contre-vérités scientifiques développées abusivement par l'Association NATURE ET AVENIR et Monsieur SAINT SEVIN dans les différents contentieux ICPE et du droit de l'urbanisme pendant devant la juridiction de céans et même devant la Cour administrative d'appel de NANCY, l'EARL GOUBLE SYLVAIN a décidé d'initier une procédure de référé expertise judiciaire devant le Tribunal judiciaire de CHARLEVILLE MEZIERES sur les pollutions, nuisances et troubles anormaux de voisinage générés par l'exploitation de l'atelier avicole et sur le fondement de l'article 145 du Code de Procédure Civile.

Une assignation en référé expertise judiciaire article 145 du Code de Procédure Civile a été délivrée le 28 juillet 2021.

Par ordonnance en date du 30 décembre 2021, le Président du Tribunal judiciaire de CHARLEVILLE MEZIERES a fait droit à la demande d'expertise judiciaire et a désigné Monsieur Olivier BENOIT en qualité d'expert judiciaire

Deux autres réunions d'expertise judiciaires ont eu lieu.

L’expert judiciaire et les parties ont pu visiter la totalité de la pisciculture.

L’expert judiciaire a noté des incohérences « substantielles » sur les déclarations de Monsieur Julien SAINT SEVIN que ce dernier avait exposées lors des audiences de plaidoiries devant le Tribunal administratif de CHALONS EN CHAMPAGNE et repris dans les mémoires.

L’expert judiciaire a noté des sources de pollution riveraines de la pisciculture totalement étrangères au site d’élevage avicole de l’EARL GOUBLE SYLVAIN dont Monsieur Julien SAINT SEVIN et l’Association NATURE ET AVENIR se sont bien gardés d’en informer la présente juridiction.

L’expert judiciaire et les parties ont pu visiter la totalité de l’élevage de l’EARL GOUBLE SYLVAIN.

L’expert judiciaire s’est déplacé d’une manière INOPINEE sur la commune de SAINT MOREL et les communes riveraines durant les travaux d’expertise judiciaire pour vérifier l’existence ou l’absence d’odeurs, de nuisances olfactives produites par le site avicole.

Il n’a relevé aucune nuisance olfactive ou bien nuisance sonore.

Il n’a relevé aucune pollution (air, eau, sol).

Les opérations d’expertise judiciaire, les travaux et les conclusions de l’expert judiciaire en l’occurrence du Docteur Pierre BENOIT démontrent clairement et objectivement que l’exploitation du site avicole exploité par l’EARL GOUBLE SYLVAIN ne peut produire aucune nuisance et aucune pollution de quelque nature que ce soit à l’égard de la pisciculture.

1, Situation hydrogéologique de deux forages

Système Latitude Longitude

WGS84 49.329401 | 49° 19′ 45″ N 4.686203 | 4° 41′ 10″ E

Z : 108,98 : Saint Sévin

WGS84 49.3263963 | 49° 19′ 35″ N 4.67909224 | 4° 40′ 44″ E

Z : 113,9 : Gouble

Les deux forages incriminés se situent sur des bassins versants d’alimentation différents. On a une remontée du toit du kimméridgien, vers la côte NGF 78 m, en rive droite (Sud) du ruisseau à moins de 100m à l’est du forage de Monsieur Saint Sévin. Cette remontée pourrait éventuellement être reliée à une faille dont le compartiment Nord (correspondant au forage Saint Sévin) serait affaissé.

Ces deux bassins versant sont séparés par deux ruisseaux correspondant à l’affleurement de la nappe en période d’étiage.

Les analyses chimiques confirment également les différences de bassin versant d’alimentation des captages. Les eaux de celui de l’EARL Gouble correspondent à des eaux de rive droite du

ruisseau de Corbon. Les coupes géologiques de deux forages ne sont pas superposables. Le niveau calcaire du forage Saint Sévin n'est pas visible dans celui du forage Gouble.

Par ailleurs, on constate une contamination de l'eau du forage Saint Sévin par des eaux usées domestiques. Ces eaux proviennent à la fois du hameau de Corbon et du SO de Saint Morel. Il apparaît également qu'il n'y a aucun lien hydrogéologique entre les deux établissements distants de 650m pour les deux forages, de 550 m entre le silo à fientes et la pisciculture.

2, Risque de pollution de l'élevage piscicole par les fientes.

Dans le pire scénario cinématographique catastrophe évoqué par maitre Samuel Delalande), la pisciculture ne serait pas touchée. Quand bien même des doutes existeraient, la mise en place d'un contre pompage empêcherait toute atteinte du forage de Monsieur Saint Sévin (Monnier G, 2019).

S'ajoute à cela que les deux forages ont été réalisés dans les règles de l'art, à savoir entre-autres, la mise en place d'un bouchon d'argile gonflante entre 24 et 25m, au-dessus de la partie crépinée entre 25 et 37 m. Le forage de l'EARL Gouble a fait l'objet d'un bouchon étanche de sobranite (argile gonflante), entre 6 et 7m puis d'une cimentation de l'annulaire.

Cette cimentation protège les forages des infiltrations issues de la surface proche de la tête de puits.TA-Châlons 2402077 - reçu le 13 août 2024 à 05:20 (date et heure de métropole)

3, Risque de contamination atmosphérique

Le principal composé volatil de l'élevage avicole correspond à du gaz ammoniac NH3 plus léger que l'air. Sous l'influence de l'oxygène atmosphérique des UV solaires, il va se dégrader en nitrates solubilisés par l'eau de pluie.

Par ailleurs d'autres sources d'ammoniac existent, que cela soit l'épandage d'ammonitrate sur les sols locaux dont le pH est supérieur à 8, des épandages de fientes importées ou locales, des épandages de fumier, des cadavres destinés à l'équarrissage (poissons, volailles) ou non (gibier mort). Dans un tel contexte on ne peut incriminer l'élevage avicole plus que les autres sources.

4, Risque d'invasion par les mouches

Là encore les mouches prolifèrent en milieu rural. Elles peuvent présenter des origines multiples : cadavres, détritus, élevage de bovidés, de chevaux, fientes importées ou locales, fumier.

Il est donc illusoire d'accuser l'élevage avicole d'être le seul vecteur de mouches.

5, Risques de perte d'exploitation

Ces risques sont multiples : épizootie dans l'élevage de sandre, dégradation de la qualité de l'eau, diminution du débit journalier du forage, explosion du méthaniseur en fin de construction à 1,7 km au NE et dispersion des digestats dans le ruisseau jouxtant la pisciculture), incendie, panne électrique…

Cette perte d'exploitation peut être partielle ou totale.

Reste qu'en absence de données financières (bilans comptables) relatives à la pisciculture, aucun chiffrage n'est envisageable.

Fait à Troyes, le 19 juillet 2022
Pierre Benoit
Docteur en Pharmacie
Hydrogéologue, expert auprès des Tribunaux

9, rue François Gentil
10000 Troyes
Tél: 03 25 43 12 11
06 864 03 594 E.mail:
bp.cfa.pharmacie.troyes@orange.fr

Voir pièce numéro 1.rapportdocteurPierrebenoit19juillet2022

Le Tribunal constatera que les travaux d'expertise judiciaire de Monsieur Pierre BENOIT ont confirmé le bien fondé

- du rapport de Monsieur FAGOO en date du 18 août 2021 sur l'étanchéité totale de la dalle béton du bâtiment d'élevage

  voir pièce numéro 2.rapportFAGOO18aout2021

- du procès-verbal de constat du 13 août 2021 sur le laveur d'air –

  voir pièce numéro 3 pvconstat13août2021

- du rapport d'hydrogéologie de Monsieur BALE en date du 8 août 2021 sur l'innocuité totale de l'exploitation de l'élevage avicole et du plan d'épandage sur la qualité des eaux souterraines – voir

  Voir pièce numéro 4.rapportBALE8août2021

- du rapport du bureau d'études SOCOTEC ENVIRONNEMENT

  voir :

  Voir pièce numéro 5.rapportSOCOTECaoûtsept2021

Les prétendus pics de nitrates mentionnés dans les analyses d'eau communiquées par Monsieur Julien SAINT SEVIN en 2021 ne peuvent en aucun cas avoir un lien quelconque avec l'exploitation de l'élevage avicole aux termes de plusieurs analyses scientifiques sérieuses et objectives en hydrogéologie.

Les différentes études hydrogéologiques et le rapport d'expertise judiciaire du Docteur Pierre BENOIT en date du 19 juillet 2022 démontrent parfaitement l'absence de la vulnérabilité des eaux souterraines.

Les nouvelles études réalisées par le bureau d'études SOCOTEC ENVIRONNEMENT de septembre et octobre 2025 confirment l'inocuité totale de l'exploitation de l'élevage avicole sur l'environnement et plus particulièrement l'eau, les sols et l'air.

Voir rapports SOCOTEC ENVIRONNEMENT de septembre et octobre 2025 – pièce numéro 8

La Commission d'enquête notera que « le ruisseau de Jailly, le ruisseau du Moulin de Corbon, le ruisseau de Cerisier, le ruisseau du Fond de la Crayere, le cours d'eau 03 de la commune de Saint-Morel, le cours d'eau 04 de la commune de Saint-Morel et le Fossé 01 de la commune de Savigny-sur-Aisne[2],[Carte 1] ne sont pas du tout comparables chacun en ce qui le concerne ou le réseau hydrographique pris dans sa globalité à la Rivière DORNE.

La famille GOUBLE a préféré exploiter dans la durée son bâtiment avicole par un phasage en démarrant avec un cheptel inférieur ou égal à 30.000 poules pondeuses pour permettre de s'assurer SCIENTIFIQUEMENT de l'absence totale de pollutions et de nuisances pouvant impacter les intérêts visés par l'article L 511-1 du Code de l'environnement. En l'absence de nuisances et de pollutions pour un tel cheptel, l'EARL GOUBLE SYLVAIN s'est estimée totalement expérimentée et compétente pour ajouter 10.000 poules pondeuses supplémentaires.

Le bâtiment avicole a été construit pour recevoir 40.000 emplacements volailles,

La Commission d'enquête et le public doivent bien comprendre qu'il n'y aura aucune extension du bâtiment actuel.

Faute de disposer d'un parcours extérieur de 16 hectares, tous les animaux sont hébergés dans le bâtiment avicole. Le stockage des fientes se fait dans l'extension couverte et fermée du bâtiment d'élevage. Dans ces conditions, il est impossible que les fientes de volailles puissent se trouver à l'extérieur du bâtiment.

L'arrêté d'enregistrement annulé par le Tribunal administratif de CHALONS EN CHAMPAGNE concerne un cheptel de 40.000 emplacements poules pondeuses. Il n'y a aucun parcours extérieur puisque le bâtiment a été construit **avec trois volières intérieures**.

Le fait que le cheptel des poules pondeuses et le stockage des fientes se trouvent enfermés dans un bâtiment clos et couvert ne permet aucune interaction entre l'élevage et les zones géographiques intégrées dans les deux ZNIEFF citées par la requérante à savoir

- ZNIEFF de type 1 Coteau au Sud de Mont Saint Martin
- ZNIEFF de type 1 Prairies, Pelouses et bois acidophiles de Boult au Bois

Contrairement aux autres dossiers ICPE déposés, l'exploitation future du bâtiment avicole se fera SANS PLAN D'EPANDAGE DES FIENTES produites par l'élevage.

Il est impossible scientifiquement que les rejets des effluents liquides et gazeux aillent migrer vers des milieux aquatiques sensibles et vers des habitats d'espèces protégées faunistiques et floristiques entraînant leur dégradation.

S'agissant des prétendues retombées d'azote, les résultats des prélèvements (sol, eau et air) opérés **in situ** par le bureau d'études SOCOTEC ENVIRONNEMENT tant en 2021 qu'en 2025 démontrent que les concentrations des retombées d'azote ammoniacal sont excessivement basses.

En outre, la courbe des retombées d'azote dépend de plusieurs facteurs orientation par rapport aux vents dominants, relief.

Il faut rappeler que l'EARL GOUBLE SYLVAIN a mis en place un process de fabrication d'engrais minéral à partir des fientes via une déshydratation pour le fonctionnement de l'élevage avicole soumis au régime juridique ICPE de l'enregistrement. Ce process de fabrication fonctionne hors période hivernale.

Sur les inquiétudes non justifiées de Madame Geneviève MAHAUT formulées le samedi 12 septembre 2026 :

Le projet initial déposé par l'EARL GOUBLE SYLVAIN était la création d'un élevage avicole poules pondeuses de 40.000 emplacements volailles plein air soumis au régime de l'enregistrement avec plan d'épandage et parcours extérieur.

Les différentes décisions des juridictions administratives ont estimé que

- le parcours extérieur ne pouvait être maintenu

- la sensibilité de l'environnement du site d'élevage exigeait une instruction approfondie de la demande avec une étude d'impact environnementale et une enquête publique.

Dans ces conditions, Madame Geneviève MAHAUT ne peut pas reprocher à l'EARL GOUBLE SYLVAIN la non prise en considération du bien-être animal alors que le projet initial prévoyait un parcours extérieur.

Madame Geneviève MAHAUT a sa résidence principale au 3 rue Hourdelle sur la commune de SAINT MOREL. Elle se trouve ainsi à plus de 1.800 mètres du bâtiment d'élevage avicole. Elle est dans l'impossibilité d'entendre les bruits générés par l'élevage comme les odeurs.

Faute d'épandage des fientes de l'élevage, Madame Geneviève MAHAUT ne peut en aucun cas souffrir de la moindre nuisance sonore, olfactive voire invasion d'insectes.

Il en résulte que les observations de Madame Geneviève MAHAUT ne sont pas fondées.

Sur les observations de la commune de SAINT MOREL faites le 31 août 2026 :

La Commission d'enquête et la commune de SAINT MOREL doivent savoir que l'EARL GOUBLE SYLVAIN a modifié substantiellement les conditions d'exploitation de l'atelier

avicole depuis l'obtention du premier permis de construire qui a été annulé par la Cour administrative d'appel de NANCY.

L'EARL GOUBLE SYLVAIN n'épand plus de fientes. Cette entreprise a supprimé définitivement le plan d'épandage. Les fientes sont normalisées en engrais et vendues à l'extérieur des exploitations agricoles de la famille GOUBLE ou partent comme intrants dans les stations de méthanisation agricoles locales.

Le cheptel avicole est enfermé en permanence dans le bâtiment qui comprend des voilières. Il n'y a pas de parcours extérieur.

Depuis le début du projet de l'élevage avicole présenté par l'EARL GOUBLE SYLVAIN, la commune de SAINT MOREL est particulièrement inquiète de l'état de la chaussée de la voie communale numéro 2.

Elle considère que l'implantation de l'élevage et son exploitation sont de nature à entraîner une dégradation irréversible de cette voie de circulation cruciale.

De telles interrogations sont légitimes.

L'EARL GOUBLE SYLVAIN a démontré que de telles craintes ne sont pas fondées.

Pour déterminer l'état d'entretien exact de la voie communale numéro 2 qui assure la desserte du site d'élevage l'EARL GOUBLE SYLVAIN a initié une procédure de référé aux fins de voir désigner un expert judiciaire par requête aux fins de référé expertise du 21 avril 2023.

Par une ordonnance en date du 10 juillet 2023, le Président a désigné Monsieur Pierre MROZINSKI avec mission d'usage.

Le 13 décembre 2025, l'expert judiciaire a déposé son rapport d'expertise judiciaire sur la voie communale numéro 2.

Il apparaît impératif d'exposer au préalable les nouvelles conditions d'exploitation de l'élevage et présenter succinctement les caractéristiques techniques du bâtiment qui a été édifié en 2020 pour constater les modifications substantielles opérées par le pétitionnaire sur son site d'élevage depuis 2017.

Cette entreprise agricole a décidé de définir un nouveau projet avicole en mettant en oeuvre la motivation juridique retenue tant par le Tribunal administratif de CHALONS EN CHAMPAGNE que par la Cour administrative d'appel de NANCY.

L'emprise du bâtiment avicole est située à une distance de 574 mètres du premier bâtiment de la pisciculture de Monsieur SAINT SEVIN comme cela ressort du procès-verbal de constat établi par huissier de justice en date du lundi 6 janvier 2020.

« *Au niveau de la clôture, je constate une distance parcourue de 360 mètres. Le gérant me produit un relevé géoportail sur lequel apparaît une distance de 214 mètres après la clôture pour arriver au premier bâtiment de la pisciculture* ».

Le parcours plein extérieur de 16 hectares a été supprimé.

Le bâtiment avicole est exploité en bâtiment fermé.

Le bâtiment avicole comporte une dalle bétonnée.

Les fientes font l'objet d'une normalisation pour engrais organiques à la suite d'un process de déshydratation.

Il n'y a plus de plan d'épandage depuis décembre 2022.

Les fientes sont vendues à des tiers à l'extérieur de l'exploitation de l'EARL GOUBLE SYLVAIN.

Le positionnement du bâtiment fermé ne met pas l'élevage sous les vents dominants tant pour le hameau de Corbon où se trouve la pisciculture de Monsieur SAINT SEVIN que pour le bourg de SAINT MOREL

Il existe un éloignement maximal de 574 mètres entre le bâtiment avicole et la pisciculture de Monsieur SAINT SEVIN et des habitations du hameau de CORBON.

La parcelle d'implantation du bâtiment d'élevage ne se trouve pas dans un espace naturel remarquable au sens de l'article L 146-6 du Code de l'urbanisme ni même dans la zone rouge d'un plan de prévention des risques d'inondation.

L'implantation du bâtiment agricole ne porte pas atteinte à un paysage remarquable ou caractéristique. Le rapport de présentation de la carte communale souligne qu'il n'existe sur la commune de SAINT MOREL aucun paysage exceptionnel à préserver. La sensibilité des paysages est peu élevée.

Le terrain d'assiette du bâtiment en cause ne se situe pas dans le périmètre de protection de marais et plus généralement de zone humide, ni dans le périmètre d'une zone naturelle d'intérêt écologique et floristique (ZNIEF) de type 1

- localisation de l'élevage près d'un réseau routier acceptant les convois lourds. La commune de SAINT MOREL s'est acharnée à interdire la circulation des poids lourds après la signature de l'arrêté de refus du permis de construire.

- localisation en retrait du cône de visibilité de l'église classée du bourg de SAINT MOREL.

- implantation dans une zone d'activité spécialisée dans l'agriculture à proximité d'autres fermes familiales agricoles.

La description technique du bâtiment d'élevage avicole construit est la suivante.

Longueur du bâtiment : 133,55 mètres

Largeur du bâtiment : 25,87 mètres

Hauteur du bâtiment : 6 mètres

Le bâtiment d'élevage comprend trois zones :

La zone technique pour le conditionnement des œufs et le bureau

Longueur 6 mètres largeur 25,87 m soit une superficie de 155,22 m2

La zone d'élevage qui comporte les turbines d'extraction dans le mur pignon qui sépare la zone élevage de la fumière

Longueur 110 mètres largeur 25,87 m soit une superficie de 2.845,70 m2

La fumière couverte qui ne dispose pas de ventilation dynamique

Longueur 17,55 m largeur 25,87 m soit une superficie de 454,01 m2

Le bâtiment comporte trois voilières couvertes pour assurer un parcours exclusivement intérieur aux poules pondeuses qui sont en totale liberté.

Le bâtiment dispose d'une dalle béton sur la totalité de la superficie. Il en résulte qu'il n'y a aucun contact entre les déjections des poules pondeuses et les sols de la parcelle cadastrée numéro 44 dénommée la Demoiselle.

Le bâtiment possède une ventilation dynamique assurant le bien-être des animaux et plus particulièrement en période chaude. Ses caractéristiques sont les suivantes :

Systèmes d'extraction :

Le bâtiment est équipé de

4 ensembles de trappe tunnel 4 modules pour un débit de 35.000 m2heures chaque ensemble soit 140.000 m3 heure.

84 trappes FANTURA guillotine de 4000 m3/heure à 30 Pa chacune

3 extracteurs IF80PC XTRA d'un débit variable maximum : 20.800 m3/h

chacun 10 turbines d'extraction : débit : 40.000 m3/h chacune.

Enfin, le Tribunal doit prendre en considération la campagne d'études scientifiques approfondies réalisée par le bureau d'études SOCOTEC ENVIRONNEMENT entre septembre octobre 2021 et septembre octobre 2025 soit pendant plus de quatre années d'exploitation de l'élevage avicole.

La Commission et le public constateront qu'il est parfaitement démontré scientifiquement que l'exploitation de l'élevage avicole et donc du bâtiment pendant plus de 5 années n'a produit aucune pollution de l'air, de l'eau et des sols.

Le mur de la fumière fermée du bâtiment se trouve à **574 mètres du bâtiment du pisciculteur le plus proche du site d'élevage.**

L'EARL GOUBLE SYLVAIN regrette que l'arrêté numéro 2026/010 en date du 16 juin 2026 a refusé le permis de construire sur le fondement de l'article R 111-2 du Code de l'urbanisme au motif très contestable suivant

« Considérant que Ia structure de la chaussée de la voie communale no 2 de Liry desservant Ie lieu d'implantation du projet présente une assiette insuffisante ne pouvant supporter de gros tonnages, que cette voie ne permet pas 1e passage régulier de poids lourds sans subir d'importantes dégradations ;

Considérant que, dans son rapport d'expertise rendu Ie 13 décembre 2025, Monsieur MROZINSKI, expert désigné par le tribunal administratif de Châlons-en-Champagne, n'a pu que constater l'état d'usure de cette chaussée du fait de dégradations causées par le transport de véhicules poids lourds ;

Considérant que du fait de ces dégradations, des travaux conséquents de réfection de la voirie

apparaissent nécessaires ; que la commune n'est actuellement pas en mesure de programmer à court ou moyen termes lesdits travaux ;

Considérant que dans ces conditions, la voie communale desservant le bâtiment ne présente pas les caractéristiques suffisantes pour garantir la sécurité des différents usagers de cette voie

La Commission d'enquête et le public noteront que l'EARL GOUBLE SYLVAIN a réduit drastiquement la circulation sur la voie communale numéro 2 en direction de Liry pour l'exploitation du site d'élevage.

Seuls les camions livrant les bandes de poules pondeuses ou procédant à leur enlèvement utilisent cette voie communale.

Il importe de rappeler que ces camions interviennent au nombre de trois pour la mise en place de la bande et de quatre pour l'enlèvement et ce tous les 18 mois seulement.

Le flux de camions poids lourds généré par l'exploitation de l'élevage avicole représente moins d'1% de la circulation totale des poids lourds sur la voie communale numéro 2.

La circulation des tracteurs et remorques pour l'exploitation de l'atelier avicole sur la voie communale numéro 2 est inférieure à 11 % du trafic total sur la voie communale numéro 2 avant l'agrandissement des site de méthanisations agricoles injection gaz et de moins de 4 % après l'extension.

Il faut souligner également le passage régulier de poids lourds pour des livraisons de luzerne, betteraves et bois étrangères à l'exploitation du site avicole. Le Tribunal doit relever le passage deux fois par mois des camions d'ordures ménagères.

En effet, la Commission d'enquête et le public doivent savoir que la durée opérationnelle d'une bande de poules pondeuses avant mue est de 18 mois.

Pour les autres intrants c'est-à-dire l'alimentation de l'élevage et l'enlèvement des œufs, les transferts se font en tracteur sur l'exploitation familiale de MONT SAINT MARTIN où se trouvent les chambres froides et la fabrique d'aliments.

Il en va de même pour les engrais normalisés.

En second lieu, les travaux d'expertise judiciaire de Monsieur Pierre MROZINSKI ont permis de démontrer que la commune de SAINT MOREL s'est abstenue de procéder à des travaux d'entretien les plus élémentaires sur la voie communale numéro 2 depuis plus de 40 ans…Le SIVOM DU MONTHOIS n'a reçu aucune demande d'entretien et ce contrairement aux communes de LIRY, de MONT SAINT MARTIN qui se sont appliqués à financer les travaux d'entretien de la portion de la voie communale numéro 2 implantée sur leur territoire.

4.6 L'entretien de la voirie

En consultant les archives du SIVoM, la partie Gouble a recensé les travaux réalisés sur le territoire de la commune de Saint-Morel et les a récapitulés dans son Dire à Expert n°2 du 15 septembre 2025 (annexe 8).

Il ressort que depuis l'an 2000, soit il y a 25 ans, la voie communale n°2 n'a fait l'objet d'aucun entretien.

La partie Gouble précise dans ce même Dire que les élus ont mis en place, à chaque épisode de gel important, des barrières de dégel sur cette voie, si bien que les dégradations n'ont pas été aggravées.

La commune, qui garde la compétence de construction et d'entretien des voiries communales, n'a pas retrouvé de facture relative à la voie communale n°2 dans ses archives.

Voir page 13 du rapport judiciaire de Monsieur Pierre MROZINSKI en date du 13 décembre 2025 – pièce numéro 6

De plus, d'expérience, nous savons qu'une voirie est entièrement hors gel doit avoir, dans nos régions, une profondeur d'au moins 70 cm de matériaux non gélifs.

Nous préparons ici la réponse aux quatrième et cinquième chefs de mission "décrire les solutions techniques à mettre en œuvre pour remédier aux désordres" et "en chiffrer le coût".

Comme nous l'avons vu, la voie communale n°2 n'a fait l'objet d'aucun entretien depuis au moins 25 ans.

Au regard de la composition de la structure de chaussée (matériaux sensibles à l'eau) et des dégradations constatées par l'Expert et Maître Schmitter (faïençages, fissures, permettant à l'eau de s'infiltrer dans la structure de chaussée), ces dégradations étant évolutives, l'Expert pense qu'une simple opération d'entretien usuel de type enduit superficiel ou pontage n'amélioreraient pas la structure et les désordres réapparaitraient assez rapidement et permettraient à nouveau à l'eau de s'infiltrer dans la structure de chaussée et gagner, si ce n'est déjà fait, le sol support.

Voir page 14 du rapport judiciaire de Monsieur Pierre MROZINSKI en date du 13 décembre 2025 – pièce numéro 6

La voie communale numéro 2 est inadaptée aux flux de camions modernes certes, mais le flux des camions n'est pas de nature à porter atteinte à sa structure. L'état de la chaussée n'est pas dans un état de dégradation tel qu'il pourrait justifier une interdiction de circulation.

Le maire de la commune de SAINT MOREL a traité la demande de permis de construire en considérant à tort que le bâtiment d'élevage avicole comportait un parcours extérieur. Cette considération technique erronée est reprise dans l'avis du 31 août 2026.

La demande de permis de construire mentionne clairement qu'il s'agit d'un bâtiment avicole équipé de volières soit un édifice totalement fermé.

Pour justifier son refus, le maire de la commune de SAINT MOREL tente vainement de démontrer que les dispositions de l'article R 111-2 du Code de l'urbanisme ont vocation à s'appliquer dans les circonstances particulières de la présente espèce.

Or, le tribunal constatera que la motivation retenue ne tient pas compte de l'analyse et des observations techniques de l'expert judiciaire Pierre MROZINSKI dans ses travaux du 13 décembre 2025.

« Nous avons parcouru l'ensemble de la voirie à l'occasion du premier accedit du 6 septembre 2023.

Le tronçon 1 est en assez bon état général sur l'ensemble de son parcours, à quelques exceptions près.

Le tronçon 2 est le point de départ de la limitation de tonnage. Il est également en bon assez état général entre le hameau de Corbon et l'EARL Sylvain Gouble, et un état un peu plus dégradé ensuite (faïençages, pelades).

Le tronçon 3 présente un état un peu plus dégradé encore (faïençages, pelades, fissures, orniérages) et quelques nids de poule dont un assez gros en son extrémité, au niveau de la courbe intérieure du carrefour en forme de patte d'oie.

Nous n'avons toutefois pas relevé visuellement d'état catastrophiques général concernant cette voirie.



Pelade



faïençage





Fissures *orniérage*





Nid de poule en extrémité du tronçon 3, au niveau du carrefour Liry / Mont-Sain--Martin

Les parties précisent que le gros nid de poule en extrémité de tronçon 3 est récurrent depuis plusieurs années. Ce problème pourrait être solutionné par un reprofilage altimétrique, de manière à évacuer les eaux de ruissellement vers l'extérieur du carrefour.

Il en résulte qu'il n'y a aucun lien direct ou indirect entre la situation absolument non catastrophique de la voie communale numéro 2 et l'exploitation de l'atelier avicole.

L'expert judiciaire s'est contenté de relever exclusivement une inadéquation entre les caractéristiques du flux routier actuel et la structure de la chaussée qui est GENERALISEE à l'ensemble de la voirie rurale du territoire métropolitain.

Enfin, il ne faut pas négliger la solution qui consiste à laisser cette voirie en l'état, état qui n'est pas catastrophique, comme il a été évoqué ci-avant, les autres convois agricoles empruntant cette voie semblent ne pas se plaindre de son état, que l'EARL Gouble a d'ailleurs déclaré ne plus emprunter.

Il resterait donc tout de même les travaux de reprofilage de la patte d'oie, travaux indispensables aux yeux de l'Expert.

Ces travaux peuvent être évalués, à Dire d'Expert, à ***13 500 € T.T.C.***

Cette n'apporte aucune amélioration de la résistance de la chaussée.

Voir page 24 du rapport d'expertise judiciaire du 13 décembre 2025 de Monsieur Pierre MROZINSKI – pièce numéro 6

La Commission d'enquête et le public doivent savoir que l'exploitation du bâtiment implique la circulation de convois agricoles totalement différenciés. Il n'y a pas que des convois agricoles lourds liés à l'exploitation du bâtiment avicole. En effet, la Commission d'enquête et le public noteront qu'une fabrique d'aliments à la ferme a été mise en place sur le site déporté de Mont Saint Martin avec le stockage des œufs également sur Mont Martin. Les poids lourds livrant l'aliment et ceux assurant l'enlèvement des œufs n'utilisent plus la voirie communale numéro 2. Ils vont directement sur la ferme de Mont Saint Martin.

En outre, l'EARL GOUBLE SYLVAIN n'est pas le seul usager de la voie communale numéro 2. Il y a un flux important de convois agricoles autres que ceux attachés à l'exploitation du site avicole et notamment

--convois agricoles pour les grandes cultures et notamment la récolte des betteraves et de la luzerne

--convois agricoles pour l'activité forestière avec le transport des bois ronds.

--convois agricoles pour les cinq stations de méthanisation agricoles riveraines (collecte des CIVES et épandage du digestat).

Au mois de septembre 2017, la commune de SAINT MOREL a pris un arrêté limitant le tonnage et l'usage exclusif de la voie communale numéro 2 aux convois agricoles comme l'a fait également la commune de LIRY qui est copropriétaire et propriétaire du tronçon routier

numéro 2 et du tronçon routier numéro 3 comme d'ailleurs la commune de MONT SAINT MARTIN.

Il CONVIENT DE SOULIGNER que les autres communes n'imputent aucune dégradation de la route communale numéro 2 à l'EARL GOUBLE SYLVAIN alors même que les convois ont circulé sur cette chaussée lors de la construction de l'élevage avicole puisque la base de stockage était implantée dans le bourg de la commune de LIRY.

L'EARL GOUBLE SYLVAIN a utilisé les prolongements de la voie communale numéro 2 tant pendant la construction du bâtiment avicole que pour son exploitation jusqu'au 16 juillet 2022. Les mêmes observations doivent être faites pour l'exploitation du site avicole.

A la page 8 de sa note de synthèse, l'expert judiciaire a tenu à souligner que « *nous n'avons pas relevé visuellement d'état catastrophique général concernant cette voirie* ».

A la page 14 de sa note de synthèse, l'expert judiciaire poursuit que « *La voirie communale n°2 de Liry se trouve dans un état d'usure, sans toutefois être catastrophique. Elle est largement circulable pour un trafic inférieur à 3.5 tonnes.* »

La même observation a été faite par le bureau de contrôle fondasol dans son avis géotechnique G 5 du mardi 9 septembre 2025.

Les dégradations alléguées par la commune de SAINT MOREL sont réellement mineures au regard de l'absence de tout entretien pendant près de 30 ans à l'exception des désordres affectant la patte d'oie du tronçon 3 du fait d'un mauvais profil altimétrique.

Comme l'indique le bureau d'études FONDASOL dans son avis géotechnique G 5, la structure de la chaussée a rempli pleinement son office alors même

-- qu'il n'y a pas du tout une adéquation parfaite entre les normes techniques applicables au trafic routier moderne et la structure de la chaussée qui est largement antérieure à 1936.

--qu'il n'y a pas de fossé latéral de drainage

-- qu'il y a un mauvais profil altimétrique à la patte d'oie

Dans ces conditions, il est important de relever que la description de la voirie faite par mission expertale indique expressément que la structure de la voie communale numéro 2 a pu supporter SANS DIFFICULTE PARTICULIERE un trafic routier moderne indifférencié jusqu'au mois de septembre 2017 et un trafic exclusivement agricole depuis malgré l'absence totale d'entretien **pendant près de trente années**.

Un point technique majeur a été mis en exergue par le bureau d'études FONDASOL dans son avis géotechnique G 5 du mardi 9 septembre 2025 à savoir l'extrême sensibilité de la structure de la chaussée voie communale numéro 2 aux variations hydriques donc aux infiltrations d'eau. C'est bien cette sensibilité de la structure de la chaussée qui explique la dégradation et non la circulation des véhicules propre à l'exploitation de l'atelier avicole.

« Formation 1b : Couche de forme existante

Les résultats des essais caractérisent des sols de classe (C1)B5/I1, et C1B4/VC2G3 au droit des sondages, au sens de la norme NF P11-300 ou du GTR2000/2023.

 Classe GTR2000 C1B5 et B5 (II GTR2023) *: matériaux graveleux comportant des fines (limons, sables, argiles) et des gros éléments (graves, blocs, cailloutis, ...) dont le comportement peut être apprécié par celui de leur fraction 0/50mm (B5).*

Il s'agit de matériaux dont la fraction fine les rend potentiellement sensible aux variations hydriques. Il faut donc éviter au maximum d'apporter de l'eau dans la couche de forme existante sous peine de dégrader la portance de la chaussée.

 Classe GTR2000 C1B4 (VC2G3 GTR2023) *: matériaux graveleux comportant des gros éléments et des fines et dont le comportement peut être apprécié par celui de leur fraction 0/50mm (B4). Ces matériaux contiennent moins de fines que les échantillons précédents mais restent des sols sensibles aux variations hydriques. Toutefois la sensibilité à l'eau de ces sols se réduit lorsque la valeur VBS diminue et que l'on se*

rapproche des matériaux « insensibles à l'eau » de classe B3 (ici la VBs obtenu sur l'échantillon C1B4 prélevé est légèrement supérieur mais proche de 0.2).

Là encore, il s'agit de matériaux dont la fraction fine les rend sensible aux variations hydriques. Il faut donc éviter au maximum d'apporter de l'eau dans la couche de forme existante sous peine de dégrader la portance de la chaussée.

o Formation 2 : Alluvions (mélange d'argile/limons/sables)

Les résultats des essais caractérisent des sols de classe A/F, A2/F2 et A3/F3 plus précisément, au sens de la norme NF P11-300 ou du GTR2000/2023.

Classe GTR2000 A2 et A3 *: De manière générale, les sols de classe A2 sont des sols fins (argiles, limons, marnes, ...), peu plastiques, et dans tous les cas dont la portance est sensible aux variations hydriques.*

Les sols de classe A3 quant à eux, sont des sols fins (argiles, argiles marneuses ...), très plastiques. Ces sols sont très cohérents à teneur en eau moyenne et faible, et collants ou glissants à l'état humide. Leur perméabilité est très réduite, d'où une variation de teneur en eau très lente sur site. Une augmentation de teneur en eau assez importante est nécessaire pour changer notablement leur consistance. Les matériaux les plus « plastiques » sont parfois sujets aux phénomène de retrait en période sèche.

Ces sols alluvionnaires naturels définissent des arases de type AR1 au sens des guides GTR en vigueur. Ils ne peuvent pas être utilisés en l'état en couche de forme, sauf associés à un traitement à la chaux et/ou un liant hydraulique.

Dans le cas présent, il a été mis une couche de forme granulaire de 30cm environ par-dessus ces matériaux pour améliorer la portance sous la chaussée

<u>voir page 13 et page 14 de l'avis géotechnique G 5 du bureau d'études FONDASOL – PR.DTGR.25.0125 – 001 – Ind 0 – Mission G5 PAGE 14 pièce numéro 7</u>

D 1 - Synthèse des résultats des investigations

Les différentes investigations réalisées sur la voirie communale ont mis en évidence :

o La structure de chaussée est de type « souple ». La couche de roulement est constituée d'un enrobé bitumineux d'une épaisseur moyenne comprise entre 5 et 9 cm (moyenne de 8cm au centre).

La largeur de la chaussée est faible de 3.5 à 5m au maximum.

L'état du revêtement hydrocarboné est actuellement globalement dégradé à très dégradé (faïençages, pelades, fissures, orniérages) et plus particulièrement sur le tiers Est.

o Elle repose sur une couche granulaire faisant office de couche de base et de couche de forme de 0.30 à 0.35 m d'épaisseur environ, composée de graves à matrice sableuse à sablo-limoneuse.

Il s'agit de matériaux que la fraction fine rend potentiellement sensibles aux variations hydriques. Il faut donc éviter au maximum d'apporter de l'eau dans la couche de forme existante sous peine de dégrader la portance de la chaussée.

Dans tous les cas, et en encore avec l'expert, les éléments constituant l'assise et la couche de forme de la chaussée ne sont pas normalisés (matériaux granulaires contenant

de fines).

o Le sol support est constitué de sols alluvionnaires fins composés d'argiles et limons (+/- sableux) classées A2/F2 à A3/F3 selon le GTR. ***S'agissant de sols fins de classe A, la portance de ces sols est fortement influencée par leurs états hydriques.***

o Les mesures de déflexions ont mis en évidence un comportement globalement moyen vis-à-vis d'un trafic PL faible, mais nous avons ponctuellement mesuré des déflexions élevées et des désordres importants caractérisant des zones en mauvais état.

Les désordres observés sur site confirment localement les faiblesses actuelles de la portance de la couche de forme, en particulier dans les zones d'affaissements et d'orniérage ***qui témoignent d'un tassement et/ou d'une déformation des couches sous-jacentes sous le trafic et qui s'aggravent sans cesse avec l'infiltration des eaux de pluie dans la chaussée (au droit des zones faïencées, des nids de poule etc...).***

<u>Voir page 18 de l'avis géotechnique G 5 du bureau d'études FONDASOL en date du 9 septembre 2025 – pièce numéro 7</u>

Le chemin d'accès au poulailler qui donne sur la voie communale numéro 2 et dessert le site avicole est composé d'une chaussée constituée de simples graves calcaires non traitées entretenue exclusivement par l'EARL GOUBLE. Cette chaussée est en parfaite état.

Le rapport d'expertise judiciaire a rappelé que les élus locaux ont mis en place depuis toujours une barrière de dégel sur la voie communale numéro 2. Ceci explique l'absence de dégradations majeures sur la chaussée malgré le défaut d'entretien depuis plus de VINGT CINQ ANNEES.

Comme pour l'intégralité du réseau routier en zone rurale, il y a aujourd'hui une inadéquation de la structure de la voie communale numéro 2 et le trafic routier moderne (convois de plus en plus lourds et larges avec des charges à l'essieu élevées). Dans ses études, le bureau d'études

FONDASOL aboutit à la même constatation de l'inadaptation de la voirie communale numéro 2 au trafic moderne.

« Une chaussée ancienne et ne respectant plus les normes de dimensionnement en vigueur. A l'époque de la construction, il n'y avait pas de règles réellement normatives, à l'exception des règles de l'art et de l'expérience locale.

Il est clair que l'épaisseur structurelle de la chaussée existante est globalement très faible pour un trafic poids lourd même faible, au regard des normes actuelles.

(voir page 18 de l'avis géotechnique G 5 du mardi 9 septembre 2025 – pièce numéro 7 - P20rapportfondasolG5.

L'inadaptation ne signifie nullement destruction irréversible de la structure de la chaussée, d'autant que la circulation actuelle des plus limitées des rares poids lourds n'a aucun effet sur la structure de la chaussée par rapport à la sensibilité hydrique du fait du défaut patent de pontage des fissures de la chaussée depuis plus de 25 ans.

La voie communale numéro 2 a été construite à la fin des années 20 selon les normes techniques et les règles de l'art des années 20.

La voie communale numéro 2 a rempli pleinement sa fonction d'axe de circulation pendant près de 89 ANS alors même qu'elle n'a pas été entretenue par la commune de SAINT MOREL pendant plus de VINGT CINQ ANS.

Le bureau d'études FONDASOL a trouvé et a intégré une photographie de la route en 1936. Il en résulte que la voie communale numéro 2 a été construite dans le cadre du programme de reconstruction 1922 – 1932. **Toutes les voiries de la région ont exactement la même structure de chaussée puisqu'elles ont été édifiées en même temps. Je vous demande de souligner dans votre rapport que la charge à l'essieu avant 1936 était des plus légères comparativement à la charge à l'essieu limitée actuellement par le Code de la route.**

Il est impératif de noter les différences qui existent entre la charge à l'essieu en 1936 et la charge à l'essieu en 2017.

De même temps, les convois agricoles n'étaient pas du tout mécanisés en 1936. La mécanisation en zone rurale est intervenue à la fin des années quarante avec le plan MARSCHALL. (signature le 20 septembre 1947 à Paris).

L'EARL GOUBLE SYLVAIN n'est pas l'unique usager des trois tronçons et qu'elle a utilisé la voie communale numéro 2 durant une période limitée à savoir du 3 avril 2019 au 15 juillet 2022.

Il a été rappelé ci-dessus à la Commission d'enquête et au public que toutes les voies communales ont une structure identique (même période de construction).

La Commission d'enquête et le public noteront que les voiries dans les bourgs des communes de LIRY, MONT SAINT MARTIN et SAINT MOREL sont entretenues. De ce fait, elles ne sont pas abîmées malgré l'absence d'interdiction de certains tonnages et l'utilisation par un trafic routier moderne lourd totalement indifférencié.

A la page 18 de son avis géotechnique G 5, si le bureau d'études FONDASOL a retenu les mêmes familles de causes probables de dégradations de la voirie communale numéro 2 et expose une hiérarchie des causes des dégradations.

En effet, pour le bureau d'études FONDASOL le défaut d'entretien de la chaussée est la cause majeure et quasi exclusive des dégradations de la bande de roulement du fait de la structure spécifique de la chaussée.

« *D 2 Causes probables des désordres*

Les causes probables des désordres semblent donc être :

 Une chaussée ancienne et ne respectant plus les normes de dimensionnement en vigueur. A l'époque de la construction, il n'y avait pas de règles réellement normatives, à l'exception des règles de l'art et de l'expérience locale.

 Il est clair que l'épaisseur structurelle de la chaussée existante est globalement très faible pour un trafic poids lourd même faible, au regard des normes actuelles.

Malgré tout, le chemin n°2 a toutefois joué son rôle pendant de nombreuses décennies, et ce malgré l'évolution notable du trafic PL au fil des temps. L'état général « moyen » retenu dans le chapitre précédent à l'aune des recommandations du guide IDRRIM pour une chaussée souple tend à montrer qu'il pourrait encore en grande partie faire office pour un faible trafic, sous réserve de l'entretenir, et en particulier de limiter l'apport d'eau dans les couches granulaires sensibles à l'eau.

Car, dans l'idéal, la structure du chemin étant faible mais devant permettre malgré tout le trafic agricole local, il aurait ainsi été souhaitable de ponter les fissures et faïençages régulièrement au fil des dégradations du revêtement et des accotements, ou de refaire la couche de roulement avant l'aggravation des désordres à l'ensemble du site.

Or, l'expert a bien noté l'absence de travaux d'entretien de ce chemin depuis plusieurs années.

La présence de fissures/faïençages contribue bien-sûr à engendrer une humification des matériaux granulaires puis des sols alluvionnaires sous-jacents en favorisant l'infiltration des eaux au sein de la plateforme (diminution de l'effet de protection de la couche de surface bitumineuse).

 De plus, la chaussée étant étroite, cela induit une circulation canalisée (roulage dans les mêmes traces, vitesses basses aux carrefours) voire un déport sur des zones non revêtues du chemin augmentant la probabilité d'orniérage où va se concentrer l'endommagement, l'apparition de flaques d'eau en période de pluie, l'infiltration de l'eau latéralement dans la chaussée en l'absence de fossé longitudinal sur l'ensemble du linéaire et une aggravation potentielle de l'état de dégradation de la chaussée, et cela quel que soit le trafic considéré (VL ou PL)…

 Les dégradations au cours de la vie de l'ouvrage (fissures ouvertes etc.) et une couche de roulement vieillissante ont contribué à réduire l'étanchéité de la voirie associée à un drainage possiblement insuffisant accélérant encore l'endommagement par l'eau. Les fossés sur l'itinéraire semblent obstrués par endroit voire inexistant, ce qui induirait une rétention d'eau au sein de la plateforme.

 Un complexe « structure de chaussée et sol support » qui pourrait être sensible au phénomène de gel-dégel. Cela pourrait être un facteur aggravant, si les barrières de dégel ne sont pas respectées.

Voir page 18 et page 19 de l'avis géotechnique G 5 en date du mardi 9 septembre 2025 – pièce numéro 7

En conséquence, la Commission d'enquête et le public relèveront que la voie communale 2 est en mesure de répondre au trafic moderne actuel sous condition d'entretien normal et d'une affectation au seul trafic agricole. Ceci ressort clairement de l'analyse et des conclusions de l'avis géotechnique G 5 du bureau d'études FONDASOL du mardi 9 septembre 2025.

Dans son avis géotechnique G 5, le bureau d'études FONDASOL a utilisé les logiciels adéquats pour réaliser des calculs ramenés à la charge à l'essieu qui mettent en évidence que le pourcentage d'utilisation de voie communale numéro 2 par l'élevage avicole de l'EARL GOUBLE ne peut en aucun cas produire les dégradations constatées aujourd'hui sur la chaussée dans le pourcentage provisoire de 66 %.

Ceci ressort clairement des calculs du bureau d'études FONDASOL.

E. ESTIMATION DE L'AGRESSIVITE DES TRAFICS AGRICOLES ET AVIAIRES :

Estimation du trafic PL équivalent sur le chemin

Le chemin n°2 est généralement utilisé par l'EARL GOUBLE avec des engins poids lourds (PTAC > 3.5tonnes) pour différentes activités agricoles (travaux de champs, élevage aviaire). Il a ponctuellement été utilisé par l'EARL GOUBLE par des camions PL de chantier sur une période de construction ponctuelle en 2017.

Le chemin communal est également largement utilisé par d'autres exploitants agricoles dans les nombreuses parcelles attenantes et le chemin est régulièrement utilisé par des camions de méthanisation, par exemple.

L'EARL GOUBLE nous a également fait part d'un trafic PL non agricole qui avait lieu sur le chemin communal n°2 avant la mise en place de la restriction de tonnage, mais qui est dorénavant « à la marge » et non compté ci-après.

Nous avons noté que le chemin faisait moins de 5m de largeur. En référence à l'annexe B (§B.1.2.1) de la norme NFP.98-086 « Dimensionnement structurel des chaussées routières », sur cette voie bidirectionnelle il faut cumuler les deux sens de trafic (aller et retour).

Nous pouvons estimer l'ordre de grandeur de trafic PL agricole « traditionnel » et « aviaire » sur le chemin n°2 et l'influence/agressivité du seul trafic de l'activité aviaire de l'EARL GOUBLE en regard à la circulation agricole globale.

En l'absence de réelles données de comptage, nous ferons une estimation en fonction du nombre et des surfaces de parcelles desservies pour l'activité agricole commune sur la base de l'expérience de M. GOUBLE :

<u>POUR L'ACTIVITE AGRICOLE TRADITIONNELLE (TOUS EXPLOITANTS INDIFFERENCIES</u>

Pour l'activité agricole traditionnelle (tous exploitants indifférenciés – hors activité aviaire

GOUBLE) : environ 35 parcelles agricoles desservies par le chemin

 Sur un an : entretien et plantation : 16 passages aller simple d'engins 9 à 15t PTAC indifférenciés par parcelle soit 560 passages aller simple et 1120 Aller/Retour

 Sur un an : récolte : 35 passages aller simple d'engins 10 à 20t PTAC indifférenciés soit 35 passages aller simple et 70 Aller/Retour

 Sur un an : trafic lié à la méthanisation : 87 hectares sur 5 ans et 70m3 de matériau d'épandage) par hectare, ce qui représente environ 50 passages de convois aller simple d'engins de 50t différenciés soit 100 passages Aller/Retour
...soit 1290 engins PL au total (aller et retour compris) sur un an

Ces engins poids lourds pouvant varier en nature et tonnage, nous ferons une estimation de leur équivalence du trafic par comparaison à l'essieu standard de 13 tonnes de référence en retenant un CAM de 0.8 (le passage d'un engin sus-cité est équivalent à l'impact d'un demi-essieu standard de 13 tonnes.

Nous en déduisons le nombre d'essieux équivalents de 13 tonnes pour le trafic agricole par an :
Ne1/an = CAM x Nbre de PL = 0.8 x 1290 = 1032 essieux équivalents de 13 tonnes par an (soit 2.8 essieux équivalents de 13 tonne par jour)

Cette valeur est probablement sous-estimée par l'incertitude du calcul d'estimation.

POUR L'ACTIVITE AVIAIRE DE L'EARL GOUBLE

 Nous faisons volontairement une estimation haute de l'exploitation : 40 000 poules sachant que les premières années le cheptel était plutôt de 30 000 poules.

 Sur un an, 84 camions PL de 19 tonnes de PTAC pour les aliments et 25 camions PL de 19 tonnes pour l'évacuation des fientes en aller simple et retour à vide soit 103 PL au total.

A l'instar du calcul précédent par soucis d'équité, nous ferons une estimation de leur équivalence du trafic par comparaison à l'essieu standard de 13 tonnes de référence en retenant un CAM de 0.8 (le passage d'un engin sus-cité est équivalent à l'impact d'un demi-

essieu standard de 13 tonnes.

 Sur un an, 208 voyages d'œufs en aller simple transport en tracteur+remorque) avec une charge faible par essieu de 5 tonnes au maximum + 208 retours à vide avec une charge à l'essieu de moins de 2 tonnes.

Ce trafic avec des essieux moins chargés impactant moins la chaussée, nous pouvons estimer l'agressivité du véhicule par comparaison des déformations horizontales obtenues sous la couche de base au passage d'un essieu standard (13T/essieu) et du moyen de transport considéré.

Le Coefficient d'Agressivité Moyen (CAM) obtenu correspond à la somme des rapports des déformations élevés à la puissance b=5 pour les enrobés hydrocarbonés, pour chaque essieu du moyen de transport considéré :
Agressivité = (εT_i moyen / εT_PL13t)^5

NB : pour ne pas alourdir le texte les extraits de calculs Alize 1.5 sont en annexe n°5 à la fin de cette note.

Nous calculons avec le logiciel ALIZE LCPC les déformations horizontales sous les deux type d'engins en modélisant la chaussée existante :

. Sous le PL 13 tonnes à l'essieu : εT13t = 484.2 µdef

. Sous l'essieu chargé à 5 tonnes : εT = 186.2 µdef

Nous obtenons l'agressivité de l'engin de transport des œufs : A = 0.008 à plein et donc encore moins à vide (arrondi à 0.1 dans les deux cas)

→ Nous en déduisons le nombre d'essieux équivalents de 13 tonnes pour le seul trafic aviaire GOUBLE par an :

Ne2/an = 0.8 x 103 + 2 x 0.1 x 208 (a plein et à vide) = 124 essieux équivalents de 13 tonnes par an

TRAFIC PL LIE A LA CONSTRUCTION DE L'EXPLOITATION AVIAIRE EN 2017

Comme vu dans la note de synthèse récapitulative OVIA Ingénierie du 24/07/2025, le trafic généré par le chantier de construction de l'exploitation, il est précisé que le chantier avait nécessité une rotation de 10 camions PL en 2 jours.

Ne sachant pas quel type de poids lourd a été utilisé, nous considérons que la CAM est de 1 pour cette phase de chantier.

→ Nous en déduisons le nombre d'essieux équivalents de 13 tonnes pour le seul trafic PL du chantier GOUBLE en 2017 seulement :

Ne3 = 1 x 20 = 20 essieux équivalents de 13 tonnes sur la période de chantier

<u>Voir page 22/23 de l'avis géotechnique G 5 du bureau d'études FONDASOL en date du mardi 9 septembre 2025 – pièce numéro 7</u>

La Commission d'enquête et le public noteront que

--le nombre de passages par jour pour le trafic agricole lié aux grandes cultures représentent 2,8 passages par essieu.

--les passages pour l'exploitation du bâtiment poules pondeuses représentent seulement 0,34 passages par essieu.

« CONCLUSION

En conclusion, sur une période globale de 5 ans, à titre d'exemple, la part d'agressivité sur le chemin de la seule activité aviaire (y compris lors de la phase de construction de l'exploitation) de l'EARL GOUBLE par comparaison à celle du trafic agricole commun partagé sur le chemin représente mathématiquement :

Sur cinq ans : (124 × 5 + 20) / ((124 + 1032) × 5 + 20) = 11.0 %

Sur la seule année 2017, date du chantier 'impact du trafic chantier lors de la construction de l'infrastructure aviaire par comparaison à celle du trafic agricole commun partagé sur le chemin représente mathématiquement :

Pour la seule année 2017 : (124 + 20) / (124 + 20 + 1032) = 12.2 %

Ces pourcentages sont même probablement légèrement surestimés par l'incertitude du calcul d'estimation du trafic PL global lié au trafic agricole réel (hors activité aviaire de l'EARL GOUBLE) sur le chemin municipal. »

<u>Voir page 22 de l'avis géotechnique G 5 du bureau d'études FONDASOL en date du mardi 9 septembre 2025 – pièce numéro 7</u>

L'EARL GOUBLE SYLVAIN n'est absolument pas le seul utilisateur de la voirie communale numéro 2.

L'EARL GOUBLE SYLVAIN n'emprunte nullement la patte d'oie.

La Commission d'enquête et le public relèveront l'importance du trafic agricole autre que celui de l'EARL GOUBLE SYLVAIN sur cette voie communale numéro 2 qui présente une importance stratégique. En effet, elle constitue une des dessertes principales de la vallée affectée aux grandes cultures.

Les engins agricoles de l'EARL GOUBLE SYLVAIN beaucoup plus légers ne passent jamais par la Patte d'Oie et ce depuis le 3 avril 2019.

Les dégradations ne peuvent pas résulter du trafic généré par l'exploitation du bâtiment avicole puisque :

L'utilisation de la fabrique d'aliments à la ferme (FA) a débuté au mois de juin 2022

L'EARL a acheté une remorque ISOTHERM pour le rapatriement des œufs du site avicole sur la ferme de MONT SAINT MARTIN

Il n'y a plus de circulation de poids lourds livrant l'aliment sur le site d'élevage avicole depuis juin 2022.

Il n'y a plus de poids lourds assurant l'enlèvement des œufs sur le site d'élevage avicole depuis le 13 avril 2021.

<u>Depuis juin 2022, la circulation des engins agricoles générée par l'exploitation du site avicole poules pondeuses n'a aucun impact sur les dégradations de la voirie communale numéro 2</u>.

Retenir l'argumentaire non fondé présenté par la commune de SAINT MOREL dans son avis du 31 août 2026 revient à créer une rupture d'égalité entre les usagers d'une même voie communale en l'occurrence la voie communale numéro 2.

Les observations formées par la commune DE SAINT MOREL ne peuvent être retenues.

L'augmentation de 25 % du trafic lié à la nouvelle exploitation pour 40.000 poules n'est pas exacte.

Le non-respect de la distance d'implantation du bâtiment par rapport à l'emprise du chemin rural est contraire aux exigences techniques de circulation des engins de lutte contre les incendies du SDIS des Ardennes.

Le PLUi de l'Argonne Ardennaise ne respecte pas pour les bâtiments agricoles les préconisations techniques du SDIS des Ardennes.

Le poulailler en construction sur la commune de MONT SAINT MARTIN n'appartient pas à l'EARL GOUBLE. De ce fait, l'EARL GOUBLE n'a jamais déposé de permis de construire.

Ce poulailler sera exploité en totale autonomie par rapport au bâtiment avicole implanté sur la commune de SAINT MOREL.

L'exploitation de ce poulailler n'utilisera pas la voie communale numéro 2.

Dès lors, il n'y aura pas une accentuation de sa dégradation.

Enfin, la question juridique du permis de construire est totalement étrangère à la procédure d'instruction du dossier de demande d'autorisation présentée par l'EARL GOUBLE SYLVAIN et à la présente enquête publique

En effet, la commune de SAINT MOREL feint d'ignorer l'indépendance des polices administratives spéciales ICPE et de l'urbanisme.

Fait à Mont Saint Martin le jeudi 22 octobre 2026

Monsieur Sylvain GOUBLE gérant de l'EARL GOUBLE SYLVAIN

Bordereau de communication de pièces :

Pièce 1 ; rapport d'expertise judiciaire du Docteur BENOIT du 19 juillet 2022

Pièce 2 : rapport de Monsieur FAGOO en date du 18 août 2021

Pièce 3 : PV de constat du 13 août 2021

Pièce 4 : rapport BALE du 8 août 2021

Pièce 5 : rapport SOCOTEC août septembre 2021

Pièce 6 : rapport d’expertise judiciaire en date du 13 décembre 2025 de Monsieur l’expert MROZINSKI

Pièce 7 : avis géotechnique G 5 du bureau d’études FONDASOL

Pièce 8 : rapport SOCOTEC septembre octobre 2025

GOUBLE Sylvain

